Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2966**

16. Wahlperiode 17. 10. 2006

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Anna Lührmann, Anja Hajduk, Alexander Bonde, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/2831 –

Finanzierung der Schienenwege und Immobilienzuordnung im DB Konzern

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Entscheidung über die Art des Börsenganges der Bahn ist die wichtigste verkehrspolitische Entscheidung der letzten Jahrzehnte. Noch immer gibt es erhebliche Ungereimtheiten bezüglich der korrekten juristischen Zuordnung der Immobilien bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG. Darüber hinaus besteht erheblicher weiterer Klärungsbedarf in Bezug auf die Bilanzierung der Grundstückserlöse und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Finanzierung zuwendungsfähiger Schienenwegeinvestitionen durch den Bund.

Um eine Entscheidung über die Privatisierung der DB AG treffen zu können, müssen dem Parlament verlässliche Daten über die Vermögensverhältnisse der Bahn und den Finanzbeziehungen zwischen Bund und Bahn vorliegen. Bisher verweigerte die Bundesregierung jedoch Aussagen zu Unternehmensdaten der DB AG mit Hinweis auf die private Rechtsform des Unternehmens und das Aktiengesetz.

Doch diese Vorschriften können nicht in jedem Fall dazu führen, dass dem Parlament notwendige Kenntnisse für politische Entscheidungen vorenthalten werden. Vielmehr gilt, dass die Erfüllung öffentlicher Aufgaben durch das Parlament überwacht werden kann, auch wenn sie in privater Rechtsform erfolgt.

1. In welcher Höhe sagte die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen jährliche Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 1994 bis 2005 zu (Aufstellung nach Jahren)?

2. In welcher Höhe leistete die DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen jährliche Eigenmittel zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 1994 bis 2005 (Aufstellung nach Jahren)?

3. Wie erklärt sich die Differenz zwischen zugesagten und tatsächlich geleisteten Eigenmitteln der DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 16. Oktober 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach der „Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, dem Bundesministerium der Finanzen und der Deutschen Bahn AG über Herkunft und Größenordnung der Eigenbeiträge der Deutschen Bahn AG zu den Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 1996 bis 1999" vom 30. Dezember 1996 stellte der Bund in Aussicht, in den Jahren 1996 bis 1999 zuwendungsfähige Investitionen im Volumen von rund 14,7 Mrd. Euro aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren. Die DB AG sagte im Gegenzug auf Grundlage der Vereinbarung und weiterer Sondereffekte zu, zuwendungsfähige und nicht zuwendungsfähige Investitionen mit Eigenmitteln zur Erfüllung der abgestimmten Schienenwegeinvestitionen in Höhe von rund 4,2 Mrd. Euro zu leisten. Die Eigenmittel sollen dabei vorrangig im Bestandsnetz eingesetzt werden.

Weiter hat der Bund u. a. in der „Gemeinsame Erklärung … zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003" vom 22. März 2001 zugesichert, im Zeitraum 2001 bis 2003 für Schienenwegeinvestitionen Bundesmittel im Volumen von rund 13,5 Mrd. Euro bereitzustellen. Die DB AG hat im Gegenzug u. a. die Bereitstellung von Eigenmitteln in Höhe von rund 460 Mio. Euro für Bestandsnetzinvestitionen zugesagt.

Der Bund hat von der Zusage (insgesamt 28,2 Mrd. Euro) abweichend Investitionsmittel von rund 26,4 Mrd. Euro (rund 93 Prozent) bereitgestellt. Die DB AG hat von ihrer Zusage (rund 4,7 Mrd. Euro) abweichend einen Eigenmitteleinsatz von rd. 4,5 Mrd. Euro (rund 95 Prozent) nachgewiesen. Der Nachweis besteht aus Angaben der DB AG/der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Prüfungsberichten eines Wirtschaftsprüfers, die hinsichtlich ihrer Plausibilität bewertet worden sind.

Die Unterschreitung der beiderseitigen Zusagen resultiert aus der tatsächlichen Verfügbarkeit entsprechender Finanzierungsmittel.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass in der Vereinbarung über die Grundsätze der Finanzierung der Schienenwegeinvestitionen von 1998 bis 2002 sowie das dabei anzuwendende Verfahren vom 17. Dezember 1997 festgelegt wird, dass der Bund Bedarfsplanvorhaben mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen finanziert und dafür die DB AG die Bereitstellung von jährlich 153 Mio. Euro an Eigenmitteln für Schienenwegeinvestitionen zusichert.

Da die Verwendungsprüfung des Bundes sich allein auf den Einsatz der Bundesmittel richtet, liegen zum Einsatz von Eigenmitteln für nicht zuwendungsfähige Investitionen keine umfassenden Erkenntnisse vor, insoweit liegt dem BMVBS eine vollständige Übersicht über alle von der DB AG bzw. den EIU eingesetzten Eigenmitteln für zuwendungsfähige Schienenwegeinvestitionen seit 1994 nicht vor.

4. In welcher Höhe investierten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der DB AG in nicht zuwendungsfähige Investitionen (Aufstellung nach Jahren)?

Bei fast allen mit Bundesmitteln finanzierten Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes kommen auch Eigenmittel der EIU zum Einsatz, da jeweils eine enge Verzahnung mit dem – nicht zuwendungsfähigen – kommerziellen Bereich und/oder dem Bereich der Instandhaltung vorliegt bzw. den Planungen Ausstattungsstandards zu Grunde liegen, die die vom Bund finanzierbaren Standards (Grundsatz der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit nach der Bundeshaushaltsordnung) überschreiten.

Nach Schätzungen der Bundesregierung liegt der Eigenmittelanteil hierfür zwischen 5 und 10 Prozent der vom Bund bereitgestellten Investitionsvolumina. Dies entspricht seit 1994 bereitgestellten Schienenwegeinvestitionsmitteln von durchschnittlich jährlich rund 3,7 Mrd. Euro einem Betrag von 185 bis 370 Mio. Euro pro Jahr.

Außerdem bleibt es den EIU unbenommen, Investitionen in die Schienenwege aus unternehmerischer Sicht mit Eigenmitteln zu finanzieren. Dies haben sie zum Beispiel in denjenigen Fällen getan, in denen sie aus eigener Initiative Höchstbetragsvereinbarungen mit dem Bund geschlossen haben, unter bewusster Inkaufnahme des Risikos, über den Höchstbetrag hinaus gehende – und grundsätzliche zuwendungsfähige – Kosten dann mit Eigenmitteln finanzieren zu müssen. Nach Angaben der EIU vom Juli 2006 beträgt der Eigenmitteleinsatz auf Grund von Höchstpreisvereinbarungen bei den Großprojekten Neubaustrecke Köln–Rhein/Main und Neu-/Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München rund 2 Mrd. Euro.

Da die Verwendungsprüfung des Bundes sich allein auf den Einsatz der Bundesmittel richtet, liegen zum Einsatz von Eigenmitteln für nicht zuwendungsfähige Investitionen keine umfassenden Erkenntnisse vor.

Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend „Ausgaben des Bundes für die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahnwesen insgesamt“ (Bundestagsdrucksache 16/2243) wird verwiesen.

5. Auf Grund welcher Nachweise hat die Bundesregierung die Absenkung des Eigenanteils der EIU der DB AG bei zuwendungsfähigen Investitionen akzeptiert (Trilaterale Vereinbarungen von 1996, 1997, 1998 sowie 2001)?

6. Wie hat die Bundesregierung die von den EIU der DB AG erbrachten Nachweise überprüft?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich haben die Eisenbahnen des Bundes Anspruch auf die Finanzierung aller zuwendungsfähigen Kosten der Investitionen in die Schienenwege. Die Regelungen der „Vereinbarung über die Umstellung des Verfahrens zur Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der DB AG“ aus dem Jahr 1998 sah eine Vereinfachung des Finanzierungsverfahrens für Bestandsnetzinvestitionen vor. Dieser Zweck sollte erreicht werden, indem die DB AG/EIU sich mit einem entsprechend hohen Eigenanteil an der Finanzierung der Kosten einer jeden Investition beteiligten, mit dem der wirtschaftliche und sparsame Einsatz aller finanziellen Mittel, auch der Bundesmittel, gewährleistet werden würde und somit die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt würden. Dies ermöglichte den Verzicht auf die Antragsprüfung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Der Verwendungsnachweis konnte über das positive Testat eines Wirtschaftsprüfers erbracht werden. Dabei wurde ein Eigenanteil der DB AG/EIU von mindestens 30 Prozent als ausreichend angesehen, um den sparsamen und wirtschaftlichen Einsatz der Bundesmittel zu gewährleisten.

Dieses Verfahren wurde ab 1998 für einen Großteil der Bestandsnetzinvestitionen angewendet. Für die Vorhaben des Bedarfsplans sowie für einige Sonderfälle, wie Maßnahmen nach § 8 Abs. 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Nahverkehr) – BSWAG – und die Grunderneuerung der S-Bahn Berlin wurde das bisherige Verfahren allerdings beibehalten.

Die Eigenmittelquote wurde in den Jahren 1998 bis 2000 erfüllt und teilweise deutlich überschritten. Ab dem Jahr 2001 sahen sich die EIU nicht mehr in der

Lage, den Eigenanteil von mindestens 30 Prozent zu erbringen, so dass im Folgenden wieder weitgehend auf die Regelfinanzierung mit Antrags- und Verwendungsprüfung durch das EBA übergegangen wurde.

7. Auf Grund welcher Erkenntnisse geht die Bundesregierung davon aus, dass das Fehlen einer zentralen Voraussetzung zur Förderung zuwendungsfähiger Investitionen (EIU müssen juristische Eigentümer der zu fördernden Immobilie sein) nachträglich durch Übertragung des juristischen Eigentums an die EIU geheilt werden kann und Rückforderungen in diesem Zusammenhang nur dann erforderlich sind, wenn die Fördervoraussetzung dauerhaft ausgeschlossen bliebe (vgl. den Bericht des BMVBS „Immobilienzuordnung im DB Konzern“ vom 5. September 2005)?

8. Welche gesetzlichen Grundlagen liegen dieser Einschätzung der Bundesregierung zu Grunde?

9. Hält die Bundesregierung eine Rückforderung von unrechtmäßig gewährten Fördergeldern für rechtlich möglich, auch wenn die Umstände die zum Beantragungszeitpunkt zur Unrechtmäßigkeit der Förderung geführt hatten, inzwischen korrigiert wurden?

10. Wenn ja, wie hoch wären die Rückforderungen des Bundes?

Die Fragen 7 bis 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes hat der Bund die Infrastrukturverantwortung für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, d. h. er hat die Aufgabe zu gewährleisten, dass die wesentlichen Elemente der Schieneninfrastruktur in Deutschland zum Wohle der Allgemeinheit erhalten bleiben. Dementsprechend stellt sich nach den Regeln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in Verbindung mit den Vorgaben des Grundgesetzes die Frage nach dem Ob einer Förderung bei betriebsnotwendiger Eisenbahninfrastruktur nicht. Die Feststellung, dass solche Infrastruktur eigentumsrechtlich zu Unrecht nicht den EIU des Bundes zuzuordnen war, hatte mithin zunächst lediglich die Konsequenz, dass der Bund auf eine korrekte Eigentumszuordnung hinwirken musste. Dies hat er bekanntermaßen getan. Die Frage nach einer Rückforderung der Fördermittel hätte sich jedenfalls dann gestellt, wenn die DB AG die bahnintern korrekte Zuordnung endgültig verweigert hätte. Dies war jedoch nicht der Fall. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Tatbestandsvoraussetzung des Eigentums in vielen Fällen erst nach Durchführung der mit Bundesmitteln geförderten Investitionsmaßnahmen erfolgt. Dies ist z. B. auch dann der Fall, wenn bei einer Neu- oder Ausbaumaßnahme ein Enteignungsverfahren mit einer vorzeitigen Besitzeinweisung erfolgt. Die Baumaßnahme läuft dann bereits mit finanzieller Unterstützung des Bundes, während die endgültige eigentumsrechtliche Zuordnung zu den EIU noch nicht erfolgt ist.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass eine Rückforderung des Förderbetrages zum jetzigen Zeitpunkt zur Folge hätte, dass nach entsprechender Zuordnung des Grund und Bodens ein neuerlicher Förderantrag positiv zu bescheiden wäre. Insoweit würde dies zu doppeltem Verwaltungsaufwand führen, ohne ein anderes Endergebnis zu erzielen.

11. Hat die Bundesregierung das EBA angewiesen, den EIU der DB AG einen Rückforderungsverzicht sowie einen Verzicht auf Verzinsung in Aussicht zu stellen, wenn die Grundstücke im Nachhinein juristisch korrekt zugewiesen würden (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 88 Abs. 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom 31. Juli 2006, S. 9)?

Nein.

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, dass die bei der DB AG (Holding) verbliebenen nicht betriebsnotwendigen Flächen (rd. 200 Mio. m², Buchwert ca. 2 Mrd. Euro) nicht den Infrastruktur- bzw. Verkehrsunternehmen zugeordnet werden können (vgl. Brief von H. Mehdorn an den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, vom 25. August 2006)?

Der Vorstandsvorsitzende der DB AG erklärt in seinem Schreiben vom 25. August 2006 für den Bund ausdrücklich die Bereitschaft, den EIU nicht nur betriebsnotwendige Immobilien, sondern sämtliche bei der DB AG Holding verbliebenen Immobilien auf die EIU zu übertragen. Letzteres hat Bundesminister Tiefensee dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG mit Schreiben vom 15. September 2006 als Position und Forderung der Bundesregierung bestätigt. Die näheren Einzelheiten einer vollständigen Übertragung aller Immobilien werden deshalb derzeit in der bereits bestehenden Arbeitsgruppe zwischen DB AG und BMVBS abgestimmt.

13. Wenn ja, warum können die verbliebenen Flächen nicht zugeordnet werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

14. In welcher Form hat die Bundesregierung den (von ihr im Zuge der Umsetzung der 2. Stufe der Bahnreform als Entwicklung angesehene) Prozess der Ausgliederung und die damit verbundene Zuordnung der bei der DB AG verbliebenen Immobilien an die EIU der DB AG begleitet und überprüft?

Der Ausgliederungsplan lag seit dem 30. Oktober 1998 in den Geschäftsräumen der DB AG in vollem Umfang (ca. 700 Aktenordner) zur Einsichtnahme aus. Die Bundesregierung hat vom Recht der Einsichtnahme Gebrauch gemacht. Der Ausgliederungsplan ist von der DB AG und dem beurkundenden Notar ausführlich erläutert worden. Beanstandungsgründe haben sich seinerzeit aus Bundessicht nicht ergeben.

Der Aufsichtsrat der DB AG, dem drei Vertreter der Bundesregierung angehören, wurde regelmäßig über den Stand der Vorbereitungs- und Umsetzungsmaßnahmen des Ausgliederungsverfahrens durch den Vorstand DB AG informiert. In der 22. Sitzung am 8. Juli 1998 fasste der Aufsichtsrat die Beschlussvorschläge für die außerordentliche Hauptversammlung am 2. Dezember 1998, in der die Hauptversammlung u. a. dem Ausgliederungsplan zustimmte.

Das damalige Bundesministerium für Verkehr (BMV) stimmte im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen am 18. September 1998 der Ausgliederung von Bereichen der DB AG auf neu zu gründende Aktiengesellschafen (Führungsgesellschaften) im Rahmen der 2. Stufe Bahnreform nach § 65 Abs. 3 Bundeshaushaltsordnung zu. In dem Zusammenhang hatte das BMV zur Kenntnis genommen, dass „die Zuordnung der Aktiva und Passiva auf die einzelnen Führungsgesellschaften nach einheitlichen Gesichtspunkten erfolgt.“

15. Wann und in welcher Form hat sich die Bundesregierung in den Jahren 1998 bis 2005 bei der DB AG über den Fortschritt in der Frage der korrekten juristischen Zuordnung von Immobilien erkundigt, und welche Antworten hat die Bundesregierung von der DB AG erhalten?

16. Wann und in welcher Form wurde das Parlament darüber unterrichtet, dass die DB AG das Ziel der korrekten juristischen Zuordnung in den Jahren 1998 bis 2005 nicht weiter verfolgt hat?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach der Unterrichtung des Parlamentes durch das ehemalige BMV mit Ministerschreiben vom 8. Dezember 1997, in dem über die vorgesehene Vorgehensweise bei der Immobilienzuordnung und die Umsetzung der 2. Stufe Bahnreform informiert wurde, ist kein Grund für weitere Aktivitäten gesehen worden.

Im Frühjahr 2005 wurde dieses Thema, ausgehend von einem Bericht des Bundesrechnungshofes (BRH), bei der DB AG wieder angesprochen.

17. In welchem Umfang wurden Grundstücke (Größe in m^2 und Buchwert), die im juristischen Eigentum der EIUs waren bzw. eigentlich im juristischen Eigentum der EIU der DB AG hätten sein müssen, in den Jahren 1994 bis 2005 verkauft?

18. Bei welcher Tochtergesellschaft wurden diese Grundstücke bilanziert bzw. hätten diese Grundstücke bilanziert werden müssen (wenn das juristische Eigentum korrekt zugeordnet gewesen wäre)?

19. Welche Erlöse wurden durch den Verkauf dieser Grundstücke erzielt, und wo wurde der Erlös verbucht (Transparente Darstellung)?

Die Fragen 17 bis 19 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die EIU erst seit der 2. Stufe Bahnreform rechtlich existent sind, konnten ihnen auch erst mit diesem Zeitpunkt Rechte zustehen. Insoweit kann die Frage erst für den Zeitraum ab dem 1. Januar 1999 beantwortet werden.

Im Zeitraum vom 1. Januar 1994 bis zum 31. Dezember 1998 konnten Immobilienverkäufe nur durch die DB AG als einzige juristische Person vorgenommen werden. Eine Aufteilung der Verkäufe nach Geschäftsbereichen ist für diesen Zeitraum nicht möglich. Seit 1999 werden die Veräußerungen durch die verschiedenen Eigentümer der Flächen (EIU, DB AG) in ihren jeweiligen Ergebnisrechnungen erfasst.

In der nachfolgenden Tabelle sind nach Angaben der DB AG die Veräußerungserlöse aus Immobilien seit 1999 dargestellt.

Angaben in Mio. Euro	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
DB Netz AG	> 6,2*	> 13,7*	> 14,3*	22,0	19,5	31,9	25,2
DB Station & Service AG	4,8	15,1	6,0	6,2	12,7	24,0	12,6
DB AG	256,7	294,9	627,3**	148,4	168,4	61,3	101,7

* keine vollständigen Angaben für Verkäufe der DB Netz AG verfügbar

** Verkauf von Flächen mit gegenseitigem Rücktrittsrecht im Rahmen des Projektes Stuttgart 21 in Höhe von 456 Mio. Euro. Bei Nichtrealisierung des Projektes muss der Erlös inkl. Verzinsung durch die DB AG zurückgezahlt werden. Die Erlöse gehen in die Wirtschaftlichkeitsrechnung zu Gunsten des Projektes ein.

20. Welche Auswirkungen hätte die rückwirkende Verbuchung der Erlöse bei den EIU der DB AG, die juristische Eigentümer der veräußerten Immobilien waren oder hätten sein müssen, auf die Bilanzen der EIU der DB AG?

Über die gesellschaftsrechtliche Konstruktion des Ergebnisabführungsvertrages würden sich etwaige Veränderungen in den Aufwendungen und Erträgen – insbesondere auch etwaige Veräußerungsgewinne aus Immobilienverkäufen – am Bilanzstichtag durch die Gewinnabführung/Verlustübernahme wieder ausgleichen. Insofern wirken sich rückwirkende Korrekturen auf das Gesamtergebnis der Konzerngesellschaften nicht aus.

21. Welche Auswirkungen hätte die rückwirkende Verbuchung der Erlöse bei den EIU der DB AG, die juristische Eigentümer der veräußerten Immobilien waren oder hätten sein müssen, auf die Höhe der zuwendungsfähigen Kosten und damit die Zuwendungen des Bundes?

Keine. Soweit die Investitionen in die Schienenwege des Bundes gemäß § 8 BSWAG zuwendungsfähig sind, sind sie entsprechend der gesetzlichen Verpflichtung des Bundes zur Gewährleistung eines leistungsfähigen Schienennetzes auch zu finanzieren. Die Frage der Zuwendungsfähigkeit steht im Übrigen in keinem – schon gar nicht gesetzlichen Zusammenhang – mit der Frage der Bilanzierung von Immobilienverkaufserlösen.

22. Wurden Grundstücke, die im juristischen Eigentum der EIU der DB AG waren, an die DB AG (Holding) übertragen oder verkauft?

Die DB AG hat 2003 bei der Immobilienveräußerung an die Aurelis von den EIU im Rahmen eines Zwischenerwerbes Flächen zum Buchwert erworben.

23. In welchem Umfang (Größe in m^2 und Buchwert) sind nicht betriebsnotwendigen Grundstücke bei den EIU bilanziert bzw. in juristischem Eigentum der EIU?

    Welchen Buchwert haben diese Grundstücke?

    Welche Erlöse werden für die Grundstücke im Falle eines Verkaufs erwartet?

Gemäß den Zuordnungskriterien der 2. Stufe Bahnreform haben die EIU alle nachhaltig für die Durchführung des Betriebes erforderlichen Immobilien erhalten. Zum Stichtag der 2. Stufe Bahnreform gab es also keine nicht betriebsnotwendigen Immobilien bei den EIU. Durch Optimierung und Weiterentwicklung der Betriebsabläufe und der dazu notwendigen Betriebsanlagen ergeben sich fortlaufende Veränderungen in der Nutzung von Immobilien der EIU. Dadurch freiwerdende Flächen werden kontinuierlich veräußert. Ein Bestandsportfolio von nicht betriebsnotwendigen Immobilien ist nach Angaben der DB AG nicht vorhanden und soll auch nicht aufgebaut werden.

24. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse, in welcher Höhe stille Reserven (durch zu niedrig angesetzte Buchwerte für Immobilien) im Anlagevermögen der EIU der DB AG vorhanden sind (Transparente Darstellung)?

25. Wenn nein, wieso hat die Bundesregierung keine näheren Erkenntnisse darüber?

26. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse, in welcher Höhe stille Reserven (durch zu niedrig angesetzte Buchwerte für Immobilien) im Anlagevermögen der DB AG (Holding) verblieben sind, die juristisch korrekt den Führungsgesellschaften zugeordneten hätten werden müssen (transparente Darstellung)?

27. Wenn nein, wieso hat die Bundesregierung keine näheren Erkenntnisse darüber?

Die Fragen 24 bis 27 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen darüber vor, ob und in welchem Umfang in den Bilanzen der DB AG oder der EIU stille Reserven ruhen. Stille Reserven ergeben sich erst aus der Differenz von Verkaufserlös und Buchwert, die sich im konkreten Verkaufsfall realisieren lassen. Aufgrund der differenzierten Lage auf dem Immobilienmarkt ist keine Trendaussage zur Höhe der stillen Reserven möglich.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333